**NOTICE D'UTILISATION DU RC8 RTR**

# RC8RTR

## Guide de démarrage rapide

**Page 1**
Avant d'utiliser votre Buggy Team Associated RC8 , veuillez lire le mode d'emploi et ce guide de démarrage rapide.

1. Retirez doucement le couvercle de l'emplacement de l'accu, en le faisant glisser vers l'arrière du démarreur.

2. Insérez le pack d'accus 6 éléments (non inclus).

3. Faites passer les câbles à travers la fente prévue à cet effet en refermant le couvercle.

4. Connectez le pack d'accus à l'embase située sur le dessus du démarreur.

5. Retirez l'embout de démarrage de son support situé sur le côté du démarreur.

6. Placez l'embout de démarrage dans le mandrin.

**Page 2**
1. Appuyez légèrement sur la gâchette du démarreur. L'embout doit tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. S'il tourne dans le sens inverse, vous risquez d'endommager votre moteur. Contactez votre revendeur Team Associated si cela ce produit.
***INFO : Débranchez toujours la batterie lorsque vous n'utilisez pas le démarreur !***

2. Insérez 8 piles AA (non incluses) dans l'émetteur.

3. Insérez 4 pilles AA (non incluses) ou un pack d'accus 5 éléments NiMh dans le support d'alimentation de réception.

4. Utilisez les clips fournis pour attacher le couvercle du boîtier de réception.

5. Installez l'antenne de l'émetteur.

6. Placez l'interrupteur de l'émetteur sur la position ON (la LED bleue doit s'allumer).

7. Placez l'interrupteur de réception sur la position ON.

8. Vérifiez le bon fonctionnement de la radiocommande. Tournez le volant vers la gauche puis vers la droite. Les roues avant doivent tourner vers la gauche puis vers la droite. Tirez la gâchette de l'émetteur, le carburateur doit s'ouvrir, poussez la gâchette de l'émetteur, la voiture doit freiner. **IMPORTANT ! Vérifiez que la commande des gaz est au neutre.** Référez-vous à la page 40 du mode d'emploi.

Si vous éprouvez des difficultés lors du démarrage ou de l'utilisation de votre RC8, référez-vous au guide de dépannage situé sur la dernière page de ce document. Si malgré les réponses qu'il contient, vous éprouvez toujours des difficultés, veuillez contacter votre revendeur le plus proche.

**Page 3**
1. Soulevez le bouchon du réservoir et, en utilisant la pipette de remplissage fournie, remplissez le réservoir (le carburant n'est pas fourni).

2. Fixez la carrosserie sur le châssis à l'aide des clips fournis.

3. Insérez une pile LR20 (non fournie) dans le chauffe bougie.

4. Insérez le chauffe bougie dans la culasse de façon à alimenter la bougie.

5. Faites glisser l'embout de démarrage par l'arrière de votre RC8, jusqu'à l'embout hexagonal situé sur le bouchon de carter. Appuyez sur la gâchette du démarreur afin de lancer le moteur de votre RC8.

***Pour arrêter votre RC8 :***

***ATTENTION ! Certaines parties du moteur peuvent être brûlantes !***
Pour éteindre votre RC8, utilisez une pince pour stopper l'arrivée de carburant jusqu'au carburateur. Une fois le moteur arrêté, éteignez la réception en mettant l'interrupteur du RC8 sur la position OFF. Puis éteignez votre émetteur.
***Rappelez vous que l'émetteur doit TOUJOURS être allumé en premier, et éteint en dernier !***

**Page 4**
**RC8**

## Guide de dépannage

| Description | Problème | Solution |
|---|---|---|
| le moteur ne démarre pas | Plus de carburant. | Remplissez le réservoir. |
| | Carburant inadapté ou trop vieux. | Utilisez un carburant 2 temps (20 à 30% de nitrométhane). |
| | Le démarreur ne fonctionne pas. | Chargez le démarreur ou remplacez l'accu. |
| | Problèmes liés à la bougie. | Remplacez la bougie, référez-vous à la section ci-dessous. |
| | Le carburant n'arrive pas au carburateur. | Pour amorcer le moteur, pincez la durite de pressurisation et faites tourner le moteur à l'aide du démarreur Pro-Start pendant une à deu secondes. |
| | Moteur noyé. | Référez-vous à la section "moteur noyé" ci-dessous. |
| | Carburateur mal réglé. | Réglez le carburateur, référez-vous à la section "carburation" ou "réglage usine" ci-dessous. |
| | Le pot d'échappement est bouché. | Vérifiez le pot d'échappement, et, débouchez-le éventuellement. |
| | Le filtre à air est bouché. | Vérifiez le filtre à air, et, débouchez-le éventuellement. |
| Le moteur démarre et cale | Le ralenti est réglé trop bas. | Ajustez la vis de ralenti, référez-vous à la section "carburation" ci-dessous. |
| | Des bulles d'air sont présentes dans la durite d'alimentation. | Vérifiez qu'il n'y a pas de fuite dans la durite. |
| | La bougie est encrassée. | Changez la bougie, référez-vous à la section "problèmes liés à la bougie" ci-dessous. |

**Problèmes liés à la bougie.**
La bougie de votre moteur doit être changée régulièrement afin de garder des performances maximum et un démarrage facile. La plupart des problèmes de démarrage ou de fonctionnement du moteur par intermittence sont liés à la bougie. La solution la plus rapide de vérifier que la bougie est en cause est de la remplacer par une bougie neuve.
Vous pouvez toutefois tester vos bougies de la façon suivante. Retirez la bougie de la culasse, faites attention de ne pas égarer la rondelle en cuivre. Connectez la bougie au chauffe-bougie. Tous les enroulements devraient chauffer à blanc. Il arrive que quelques enroulements ne chauffent pas et que les autres soient orangés. Cela indique une bougie défectueuse ou une alimentation de chauffe-bougie faible. Dans ce cas, rechargez le chauffe-bougie, ou remplacez la bougie.

**Moteur noyé.**
Les symptômes permettant de diagnostiquer un moteur noyé sont des difficultés à démarrer, un bruit assourdi à la sortie du pot d'échappement, un démarreur ne fonctionnant pas, et un excès de carburant coulant par le pot d'échappement. Dans ce cas, retirez la bougie. Placez le buggy sur le côté et faites tourner le démarreur de façon à faire sortir l'excédent de carburant du moteur. Replacez la bougie, puis essayez de démarrer à nouveau.

**Carburation.**
La carburation est contrôlée par trois réglages sur le carburateur et devrait être préréglée en usine (référez-vous aux photos ci-dessous). Votre moteur devrait démarrer et tourner en utilisant un mélange assez riche avec ces réglages (un réglage riche permet le rodage du moteur).
Astuce de réglage : Vérifiez que vous pouvez voir un peu de fumée sortir du pot d'échappement pendant cette manœuvre. Cela indique que le carburant arrive en quantité suffisante jusqu'au moteur.

**Réglage « usine » du carburateur.**

| | |
|---|---|
| Mélange basse vitesse :<br>6 1/4 tours<br>Sens horaire = appauvri<br>Sens inverse des aiguilles d'une montre = enrichi | Ralenti : (0,7mm)<br>Réglez la vis de ralenti jusqu'à obtenir 0,7mm |
| Mélange haute vitesse :<br>2 3/4 tours<br>Sens horaire = appauvri<br>Sens inverse des aiguilles d'une montre = enrichi | Vis de régulation de mélange :<br>Sens horaire = appauvri<br>Sens inverse des aiguilles d'une montre = enrichi |



## NOTES

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEEE (No.M823)

# NOTICE D'UTILISATION DE L'EMETTEUR XP3D

**Page 1**

**INTRODUCTION**

Nous vous remercions d'avoir fait l'acquisition de l'émetteur Team Associated XP3D. Vous possédez dorénavant un émetteur géré par un micro-contrôleur. Cet émetteur vous permettra de contrôler votre modèle de façon très simple et très précise et vous offrira de longues heures de pilotage. Les caractéristiques d'origine de l'émetteur comprennent une mémoire 10 modèles, un large écran LCD, des potentiomètres digitaux de réglage, une voie 3 auxiliaire ainsi qu'un grand nombre de fonctions de programmation avancée. Avant d'installer votre système radiocommandé et d'utiliser votre émetteur, nous vous recommandons de lire ce mode d'emploi avec attention afin de vous familiariser avec ses nombreuses caractéristiques. Veillez à garder ce mode d'emploi à portée de main car il contient de nombreuses informations utiles et importantes.

**TABLE DES MATIERES**


Introduction
Contenu
Caractéristiques techniques
Commandes de l'émetteur
Installation
Fonctions de l'émetteur


**Page 2**

**CONTENU**

Système radiocommandé XP3D

| Réf. | 29154, 29155, 29156, 29157 | 29158 |
|---|---|---|
| Emetteur | XP3D | XP3D |
| Récepteur | TR301F | Non inclus |
| Servos | Non inclus | Non inclus |
| Accessoires | Courroie de cou x1 - porte pile x1 - fanion x1 | Non inclus |

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES**

| | Emetteur XP3D | Récepteur TR301F |
|---|---|---|
| Configuration | Manette à volant | - |
| Emission / Réception | 3 voies | 3 voies |
| Fréquence (MHz) | 26 - 27 - 40 ou 75 Mhz | 26 - 27 - 40 ou 75 Mhz |
| BEC | - | non |
| Modulation | FSK PPM | FSK PPM |
| Conversion | - | 455KHz |
| Ecart entre les fréquences | - | 10KHz |
| Courant | 150mA sous 9.6V | 35mA sous 6V |
| Largeur de bande | +/- 10KHz / +/- 40db | - |
| Alimentation requise | 9.6V / 8 piles AA | 4.8 à 6V sous 4 à 5 éléments |
| Dimensions (hors antenne) | 220x99x182mm | 35.6x26x15mm |
| Poids | 443g | 10g |

**Page 3**

1 Antenne de l'émetteur
2 LED indicateur Marche/Arrêt
3 Boutons de programmation
4 Ecran LCD
5 Trim digital de direction
6 Trim digital des gaz
7 Trim digital de réglage de double débattement
8 Interrupteur de 3ème voie auxiliaire
9 Prise jack pour chargeur externe
10 Module RF et quartz
11 Volant
12 Interrupteur marche/arrêt
13 gâchette de gaz/frein
14 Vis de réglage du volant
15 Emplacement accus d'émission

**Page 4**

**COMMANDES DE L'EMETTEUR**

**1. Antenne de l'émetteur :** N'utilisez JAMAIS l'émetteur sans en avoir totalement déployé l'antenne. Dans le cas contraire, vous risquez de réduire très fortement la portée de votre émetteur, et de fortes interférences avec les autres émetteurs.

**2. Voyant Marche/Arrêt :** La LED bleue indique le fonctionnement de l'émetteur.

**3. Boutons d'édition :** Les boutons Gauche et Droit permettent de sélectionner la fonction à éditer ou à utiliser. Les boutons Haut et Bas (+ et -) permettent d'ajuster les valeurs. Veuillez vous référer à la procédure d'édition des fonctions (page 7) pour de plus amples détails.

**4. Ecran LCD :** L'émetteur XP3D dispose d'un écran haute lisibilité. Toutes les fonctions sont imprimées et affichées sur l'écran. Utilisez les boutons d'édition pour sélectionner la fonction (bouton Gauche et Droit) et pour l'éditer (bouton Haut et Bas). Référez-vous à la procédure de paramétrage de fonction (page 7) afin d'obtenir des informations détaillées.

**5. Réglage digital de direction :** Tournez le potentiomètre vers la gauche ou vers la droite afin d'ajuster le neutre du servo de direction. Durant cette manipulation, le curseur affiché sur la règle horizontale de l'afficheur matérialisera le déplacement. Ajustez le réglage de la direction de façon très progressive jusqu'à ce que votre modèle ait une trajectoire rectiligne.

**6. Réglage digital des gaz :** ajustez le potentiomètre vers le haut ou vers le bas afin de régler le neutre du servo des gaz. Durant cette manipulation, le curseur affiché sur la règle verticale de l'afficheur matérialisera le déplacement. Ajustez le réglage de façon très progressive jusqu'à l'obtention de l'effet d'accélération/freinage désiré.

**NOTE :**

Lors de l'utilisation de la fonction de réglage digital des gaz, le paramétrage de la course maximum du servo des gaz ne provoquera pas demodification sur la position "plein gaz" du palonnier. En revanche, lors de l'utilisation de la fonction de réglage digital de direction, la course maximum du servo de direction est modifiée simultanément vers la gauche et vers la droite. En cas de mauvais réglage, celui-ci peut interférer avec les limites mécaniques du servo et provoquer des torsions sur la tringlerie de commande de direction, ainsi que des domages sur le servo lui-même.

**7. Réglage digital de la direction (Dual Rate) :** Déplacez ce potentiomètre vers la gauche ou vers la droite afin d'ajuster la course du servo de direction. Vers la droite pour l'augmenter, et vers la gauche pour la diminuer.

**8. Bouton de voie 3 auxiliaire :** Cet interrupteur permet de gérer une fonction (ou une voie) supplémentaire pour contrôler votre modèle.

**9. Jack de charge externe :** Prise jack permettant l'utilisation d'un chargeur RX/TX optionnel pour la charge des accus rechargeables NiCd ou NiMH.

**10. Module d'émission et quartz :** Le quartz est inséré dans le module d'émission qui est lui-même inséré au dos de l'émetteur. Des modules AM et FM sont disponibles pour l'émetteur XP3D avec diverses fréquences (26/27/40/75). Afin de libérer le module de l'émetteur, appuyez simplement sur les deux ergots présents de chaque côté du module tout en le tirant doucement vers vous.

**NOTE :**
Nous vous recommandons d'utiliser EXCLUSIVEMENT des quartz Team Associated, et lors d'un éventuel changement de fréquence, de changer à la fois le quartz d'émission et celui de réception.

**11. Volant :** Le volant permet de contrôler la direction de votre modèle.

**12. Interrupteur marche/arrêt :** Faites glisser l'interrupteur sur la position ON (marche) ou OFF (arrêt). Vous constaterez qu'entre la position ON et la position OFF, une troisième position (DISPLAY) est présente. Cette position DISPLAY vous permet d'utiliser les boutons et potentiomètres de réglage lorsque vous paramétrez votre modèle sans causer d'interférence auprès d'autres modélistes utilisant la même fréquence que la vôtre. Attention, vous ne pourrez pas utiliser la position Display pour faire évoluer votre modèle.

**13. Gâchette de gaz/frein :** Tirez ou poussez la gâchette pour contrôler le freinage ou l'accélération de votre modèle.

**14. Vis de réglage du volant :** Utilisez un tournevis Phillips pour serrer ou désserrer cette vis de réglage afin d'augmenter (ou diminuer) la tension du volant.

**15. Emplacement des accus d'émission :** Faites glisser le capot afin d'accéder au porte-piles lors de l'installation (ou le remplacement) des accus d'émission.

**Page 5**

**Installation/Remplacement de l'accu d'émission**
Faites glisser le capot dans le sens indiqué par la flèche afin d'installer 8 piles AA dans l'émetteur. Refermez le capot et assurez-vous qu'il est fixé fermement. Allumez l'émetteur. Si la LED de fonctionnement ne s'allume pas, vérifiez les contacts et la polarité des piles.

Appuyez sur le capot en le faisant glisser  Installez 8 piles AA

**VERIFICATIONS :**
a) N'utilisez que des piles alcalines (ou rechargeables) neuves, de la même marque, et toutes installées au même moment.
b) Veillez à ce que tous les contacts du support de batterie soient propres et dépourvus de toute trace de corrosion ou de poussière ayant pu s'y accumuler. Nous vous recommandons de nettoyer tous les contacts du support de batterie lors de chaque remplacement des piles.
c) Si vous préférez utiliser un pack d'accus rechargeable 9.6V, retirez totalement le support de batterie. Puis connectez le pack d'accus à la place du support de batterie.
d) Lors de l'utilisation d'un pack d'accus rechargeable, ce dernier peut être chargé via la prise Jack de charge présente à la base de l'émetteur, à l'aide d'un chargeur TX/RX optionnel.

**ATTENTION :**
a) Ne tentez JAMAIS de recharger des piles alcalines, celles-ci EXPLOSERONT ! !
b) Lors de l'utilisation d'un pack d'accus rechargeable, veillez à ce que l'émetteur soit ETEINT avant de procéder à la charge. Veillez à ce que la polarité du chargeur soit correcte (+ à l'intérieur, et - à l'extérieur, de type TAMIYA N-U3 ou équivalent). De graves blessures physiques ou dommages matériels peuvent être provoqués en cas de mauvaise polarité !
c) Veillez à ce que les piles soient installées avec une polarité correcte. L'émetteur pourrait être endommagé dans le cas contraire.
d) Lorsque l'émetteur n'est pas utilisé durant une période prolongée, retirez les piles (ou le pack d'accus) afin d'en éviter la détérioration.

**Installation/Remplacement de l'accu de réception**
Installez 4 piles AA neuves dans le support de batterie de réception. Veillez à ce que les piles soient installées avec une polarité correcte. Veillez également à ce que les contacts du support de batterie de réception soient régulièrement nettoyés. Insérez le connecteur d'alimentation dans le récepteur à l'emplacement marqué BATT.

**Page 6**
**Installation des éléments radiocommandés**
Avant d'installer votre système radiocommandé, connectez le récepteur, les servos et l'interrupteur d'alimentation comme indiqué sur les schémas ci-dessous. De plus, vous pouvez vérifier le bon fonctionnement de tous les éléments à l'aide de ce test de référence qui vous permettra également de vous familiariser avec les différents composants de votre système. Après avoir connecté tous les composants, déployez totalement les antennes d'émission et de réception. Allumer l'émetteur, puis le récepteur (et éventuellement le variateur). Vérifiez le bon fonctionnement de tous les servos et interrupteurs. Familiarisez-vous avec votre ensemble radiocommandé. Après réalisation de ce test, éteignez le récepteur (et le variateur), puis éteignez l'émetteur. Vous êtes désormais prêt à installer tous ces composants dans votre modèle.

**Exemple d'une installation correspondant à un modèle électrique**

**Exemple d'une installation correspondant à un modèle thermique**

**Page 7**
**FONCTIONS DE L'EMETTEUR**

L'écran de l'émetteur dispose de quatre zones principales. La zone Menu, Valeur, Etat et Réglages. A l'aide des boutons d'édition Gauche et Droit, déplacez le curseur dans la zone à éditer. A l'intérieur de la zone Menu, vous pouvez utiliser les boutons d'édition Haut et Bas afin d'accéder aux paramètres à modifier. Après avoir modifié un paramètre, le fait d'utiliser les boutons d'édition Gauche et Droit déplace le curseur sur une autre zone et sauvegarde les modifications apportées au paramètre.

**1. Mise en fonction**
Faites glisser l'interrupteur situé sur le côté de l'émetteur pour allumer votre radiocommande. Un bref signal sonore est émis. Sur l'écran, le Numéro du Modèle est alors affiché dans la zone Menu. La tension de la batterie (10.8v) est affichée dans la zone Valeur. Le voyant d'état de la batterie, le système d'émission (PPM) le paramétrage sonore ainsi que l'état d'émission sont également affichés dans la zone Etat.

Sur la ligne et la colonne de réglage situées sur le haut et la gauche de l'écran, le neutre des servos de direction et de gaz est affiché.
Si l'émetteur et le récepteur communiquent correctement lorsqu'ils sont allumés, le symbole de transmission RF est allumé dans la zone Etat afin de vous assurer que vous utilisez les réglages adaptés au modèle. Utilisez les boutons d'édition si vous souhaitez lancer la procédure de programmation. Les étapes suivantes décrivent la procédure de programmation et fournissent des détails sur chaque fonction.

**NOTE :**
1) L'état de la batterie est aisément lisible soit dans la zone Valeur, soit dans la zone Etat. Veillez à recharger ou à changer la batterie lorsque la tension descend en dessous de 8.8V.
2) Le système PPM a été adopté sur l'émetteur XP3D, le voyant PPM doit de ce fait être allumé en continu dans la zone Etat.
3) Si vous souhaitez découvrir toutes les fonctions de paramétrage, ou ajuster certaines valeurs, nous vous recommandons de désactiver la transmission RF avant d'accéder à la procédure de paramétrage. Retirez le module RF ou désactivez simplement la transmission dans la zone Etat. Une fois cette dernière opération effectuée, le symbole de transmission RF ne doit plus apparaître dans la zone Etat.

**2. Paramétrage des signaux sonores**
*Par défaut, les signaux sonores sont actifs.*
Par défaut, les signaux sonores sont actifs. Il n'y a, de ce fait, pas d'icône affiché dans le coin inférieur droit de l'écran. Lorsque les signaux sonores sont actifs, vous entendrez un Bip lors de chaque pression sur les touches d'édition (Gauche, Droit, Haut et Bas) ou lors de l'utilisation des potentiomètres de réglage. Si vous ne souhaitez pas utiliser les signaux sonores, suivez la procédure suivante pour passer au mode Silencieux. Lorsque le mode Silencieux est actif, une icône représentant une cloche barrée est présente dans le coin inférieur droit de l'écran (dans la zone Etat).

**Page 8**
1) Eteignez l'émetteur.
2) Appuyez simultanément sur la touche d'édition Haut (+) et la touche Droit, et maintenez ces touches enfoncées.
3) Allumez l'émetteur. Vous entendrez alors un Bip bref (lors de l'allumage) suivi d'un Bip long (Signal de fin de changement de mode). Relâchez ensuite la pression sur le bouton d'édition Haut (+).

**NOTE :**
Répétez les trois étapes de la procédure précédente si vous souhaitez passer du mode Silencieux au mode Signal Sonore Actif.

**3. Dual Rate**
*Réglé par défaut à 100%*
*Ajustable de 0% à 150%*

Appuyez sur le bouton d'édition Droit, puis déplacez le curseur jusqu'à la zone Dual/Rate (D/R) de l'écran. Réglez ensuite la valeur du double débattement du servo de direction à l'aide du bouton situé sur le manche de l'émetteur sous le volant. La valeur actuelle du Dual Rate est affichée dans la zone Valeur de l'écran. Utilisez les boutons Haut et Bas pour ajuster cette valeur.
Cette fonction Dual Rate ajuste l'ensemble de la course du servo de direction, c'est-à-dire que les angles de course gauche et droit sont réglés simultanément.
Une course plus importante (un pourcentage de Dual Rate plus élevé) permet d'obtenir une plus grande sensibilité du volant.

Le bouton de réglage (situé sur le manche de l'émetteur sous le volant) du servo de direction vous permet également de régler la valeur du Dual Rate, même si le curseur de sélection de fonction ne se trouve pas sur la zone Dual Rate de l'écran.

**4. Réglage de fin de course (End Point Adjustment)**
La fonction de réglage de fin de course (EPA) détermine la fin de course maximum de chaque servo. Un réglage individuel permet d'affecter une valeur différente à la course vers la gauche et la course vers la droite. Déplacez le curseur sur la voie que vous souhaitez paramétrer (ST > Direction - TH > Gaz - AUX > Voie 3 auxiliaire)

***4.1) Réglage de fin de course du servo de direction***
*Réglé par défaut à 100%*
*Ajustable vers la droite de 0% à 120% et vers la gauche de 0% à 120%*

Cette fonction règle la fin de course vers la droite (R) et vers la gauche (L) du servo de direction. Lorsque vous utilisez cette fonction, le réglage de fin de course vers la droite est paramétré en premier. Dans la zone Valeur de l'écran, un "R" et la valeur actuelle du réglage de fin de course sont affichés. Utilisez les boutons d'édition Haut et Bas pour ajuster la valeur que vous souhaitez affecter à la fin de course droite du servo de direction. Tournez le volant vers la gauche. Le "R" qui était présent dans la zone Valeur de l'écran sera remplacé par un "L" indiquant que vous pouvez régler la valeur que vous souhaitez affecter à la fin de course gauche du servo de direction.
Lorsque vous réalisez ces réglages, le volant vous permet de choisir la direction (droite ou gauche) du paramétrage.

**Page 9**
**NOTE :**
Si le réglage de la course maximum du servo dépasse les limites mécaniques, la tringlerie de commande de direction risque de se tordre ou le servo peut être endommagé. La façon la plus adéquate de régler la fin de course du servo de direction est de maintenir le volant complètement tourné, et d'ajuster la fin de course à la valeur souhaitée en veillant à ce qu'il n'y ait pas de torsion de la tringlerie ou d'effort trop important sur le palonnier du servo.

***4.2) Réglage de fin de course du servo de gaz***
*Réglé par défaut à 100%*
*Ajustable pour l'accélération de 0% à 140% et pour le freinage de 0% à 160%*

Cette fonction permet d'ajuster l'accélération (H) et le freinage (L). Lorsque vous utilisez cette fonction, tirez la gâchette vers la poignée, un "H" ainsi que la valeur actuelle du réglage de fin de course d'accélération seront affichés sur la gauche de la zone Valeur de l'écran. Utilisez les boutons d'édition Haut et Bas pour ajuster la valeur que vous souhaitez affecter à la fin de course. Si toutefois vous utilisez un modèle électrique équipé d'un variateur, laissez cette valeur à 100%.
Pour régler la fin de course de freinage, poussez la gâchette de façon à faire apparaître un "L" sur la gauche de la zone Valeur de l'écran. Utilisez les boutons d'édition Haut et Bas pour ajuster la valeur que vous souhaitez affecter à la fin de course.

***4.3) Réglage de fin de course de la voie 3 auxiliaire***
*Réglé par défaut à 100%*
*Ajustable vers la droite de 0% à 150% et vers la gauche de 0% à 150%*

Cette fonction permet d'ajuster le réglage de fin de course de la voie 3 auxiliaire. Activez l'utilisation de cette fonction comme vous l'avez fait pour les réglages précédents. Vous pouvez, à l'aide du bouton "AUX" présent

sur le manche, sélectionner chaque sens de course à régler. L'écran affichera un "L" ou un "H" pour représenter chacun de ces sens.

**5. Réglage des courbes de débattement (Adjust Rate Control)**
Cette fonction permet de régler les courbes de débattement des servos et des manches (Volant et gâchette). Lorsque le réglage des courbes de débattement est à 0%, la courbe est linéaire. Ce réglage est également la valeur par défaut. Le paramétrage détaillé et ses effets sont décrits en page suivante.

**Page 10**
***5.1) Réglage des courbes de débattement de direction***
*Réglé par défaut à 0%*
*Ajustable de -100% à +100%*

Cette fonction permet de changer la courbe de débattement du servo de direction autour du neutre. Les débattements gauche et droit seront modifiés simultanément.
Un réglage négatif diminuera la sensibilité (course ralentie) du servo autour du neutre, et augmentera sa sensibilité (course accélérée) en fin de course.
Un réglage positif aura l'effet inverse.

***5.2) Réglage de la courbe de débattement de l'accélération***
*Réglé par défaut à 0%*
*Ajustable de -100% à +100%*

Cette fonction permet de changer la courbe de débattement du servo des gaz. Elle permet plus précisément d'ajuster la courbe entre le neutre et le plein gaz. Une valeur positive augmentera la sensation de "punch" à l'accélération. Une valeur négative réduira cette sensation rendant l'accélération plus linéaire.

***5.3) Réglage de la courbe de débattement du freinage***
*Réglé par défaut à 0%*
*Ajustable de -100% à +100%*

Cette fonction permet de changer la courbe de débattement du freinage. Elle permet plus précisément d'ajuster la courbe entre le neutre et la fermeture complète du carburateur (frein au maximum). Une valeur positive augmentera la sensation de "mordant" au freinage. Une valeur négative réduira cette sensation rendant le freinage plus linéaire (un peu plus "mou").

**Page 11**
**6. Numéro du Modèle**
*Réglé par défaut à 0*
*Ajustable de 0 à 9*

L'XP3D dispose d'un espace mémoire lui permettant de stocker jusqu'à 10 modèles (Modèle 0 à 9). Lors de l'utilisation de cette fonction, le numéro du modèle clignote, puis le numéro du modèle reste affiché dans la zone Valeur de l'écran. Utilisez les boutons Haut et Bas afin de sélectionner le numéro du modèle que vous souhaitez utiliser. Lorsque vous allumez l'émetteur, le numéro du modèle affiché correspond au dernier numéro de modèle utilisé. Tous les paramètres sont enregistrés et affectés à chaque numéro de modèle que vous choisissez.

**7. Sub Trim**
***Sub Trim de direction***
*Réglé par défaut à 0*
*Ajustable vers la gauche à 125 et vers la droite à 125*
***Sub Trim des gaz***
*Réglé par défaut à 0*
*Ajustable de -125 à +125*

La fonction Sub Trim permet d'effectuer des ajustements très précis du neutre sur les servos de direction et de gaz. Utilisez les boutons d'édition Haut (+) et Bas (-) afin d'effectuer le réglage des Sub Trim.
Lors du réglage du Sub Trim de direction, utilisez le bouton Haut (+) pour gérer le neutre du servo vers la droite et le bouton Bas (-) pour gérer le neutre du servo vers la gauche. Le "R" affiché sur le côté gauche de la zone Valeur de l'écran sera alors remplacé par un "L".
Le Sub Trim de gaz se règle de la même manière. Les lettres "R" et "L" étant simplement remplacées par un "H" (High > Haut) et un "L" (Low > Bas).

**8. Inversion**
***Réglé par défaut sur Normal***
*Ajustable sur NOR (Normal) ou REV (Inversé)*

La fonction REV permet d'inverser le sens de rotation du servo par rapport à l'action sur l'émetteur. Lors de l'utilisation de cette fonction, le terme NOR (Normal) ou REV (Inversé) sera affiché dans la zone Valeur de l'écran et peut être basculé d'un mode à l'autre à l'aide des boutons d'édition Haut (+) et Bas (-). Le sens de rotation de chaque servo (Direction, Gaz, Voie 3 auxiliaire) peut être modifié.

**NOTIFICATION : ACCOMPAGNEMENT D'UN ADULTE REQUIS**
Ce chargeur n'est pas un jouet. L'utilisation de ce produit nécessite la supervision d'un adulte. Veuillez lire la totalité de ce manuel pour vous familiariser avec le maniement de ce produit.
Ce produit est en conformité avec les exigences essentielles et d'autres dispositions de la directive 1995/05/EC.

**Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) :**
Dans le cadre de la protection des individus et de l'environnement, il vous incombe de vous débarrasser de ce produit dans un
site de collecte prévu à cet effet (séparément des ordures ménagères). Pour de plus amples informations, contactez votre
revendeur, votre site de collecte ou les autorités locales compétentes.

**Page 13**
**UTILISATION SUR LE TERRAIN**
1. Vérifiez TOUJOURS qu'aucun autre modéliste n'utilise la même fréquence que vous. Si tel est le cas, n'allumez pas votre émetteur.
2. N'utilisez JAMAIS votre modèle (ou l'émetteur) en cas de pluie, d'orage ou la nuit.
3. Vérifiez TOUJOURS que les accus d'émission et de réception sont correctement chargés avant d'utiliser votre modèle et votre émetteur.
4. Veillez à ce que cotre émetteur soit toujours propre, et qu'aucune poussière n'a pu s'accumuler sur les différents contacts, interrupteurs et potentiomètres. Si tel est le cas, nettoyez l'émetteur à l'aide d'un chiffon doux impregné de produit nettoyant pour les vitres.

5. Maintenez l'émetteur et votre modèle hors de portée des enfants.
6. Ne stockez pas votre émetteur et votre modèle à une température inférieure à -10°C ou supérieure à 40°C, ni à l'humidité ou dans un espace poussiéreux ou soumis à des vibrations. Maintenez-les également hors des rayons directs du soleil.
7. Afin d'éviter toute trace de corrosion, retirez les accus d'émission et de réception en cas de stockage prolongé.
8. Les servos vont bouger (ils seront parasités) de plus ou moins 25° si vous vous trouvez à proximité d'une source de fréquence à 200 ou 250MHz.

**Page 15**

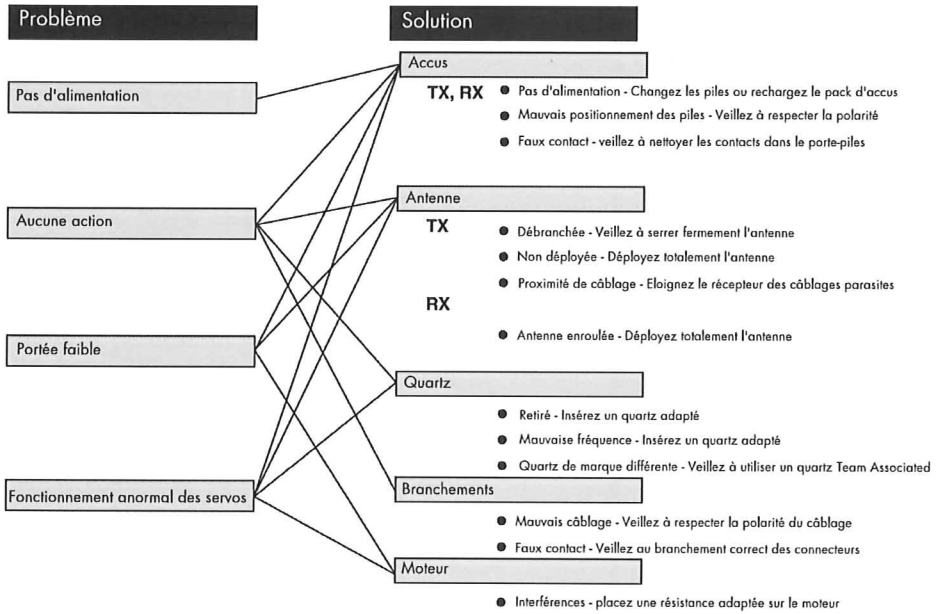
**SUPPORT TECHNIQUE**

Pour toutes questions supplémentaires, contactez votre revendeur le plus proche.

Distribué en France par :
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue de la Sablière
94370 Sucy en Brie
Tél. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Contribution DEEE N° M823
Made in CHINA

**GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE**

Ne tentez pas d'utiliser votre modèle si l'émetteur ne fonctionne pas correctement. Suivez les étapes suivantes pour solutionner le problème.


Problème
Solution
Pas d'alimentation
Aucune action
Portée faible
Fonctionnement anormal des servos
Accus
TX, RX
Pas d'alimentation - Changez les piles ou rechargez le pack d'accus
Mauvais positionnement des piles - Veillez à respecter la polarité
Faux contact - veillez à nettoyer les contacts dans le porte-piles
Antenne
TX
Débranchée - Veillez à serrer fermement l'antenne
Non déployée - Déployez totalement l'antenne
Proximité de câblage - Eloignez le récepteur des câblages parasites
RX
Antenne enroulée - Déployez totalement l'antenne
Quartz
Retiré - Insérez un quartz adapté
Mauvaise fréquence - Insérez un quartz adapté
Quartz de marque différente - Veillez à utiliser un quartz Team Associated
Branchements
Mauvais câblage - Veillez à respecter la polarité du câblage
Faux contact - Veillez au branchement correct des connecteurs
Moteur
Interférences - placez une résistance adaptée sur le moteur



## NOTES

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEEE (No.M823)

# NOTICE D'UTILISATION DU MOTEUR AE 4.60

Page 1

## Pour votre sécurité

### ATTENTION ! Ce moteur n'est pas un jouet !

- Vous allez utiliser un carburant hautement inflammable, maintenez-le éloigné de toutes flammes ou de tout ce qui pourrait l'enflammer. Lisez les recommandations présentes sur le bidon de carburant.
- N'utilisez pas un carburant qui n'aurait pas été conçu pour ce moteur.
- Maintenez le carburant hors de portée des enfants !
- La combustion de ce carburant provoque des émanations de monoxyde de carbone, n'utilisez de ce fait JAMAIS ce moteur dans un environnement clos !
- Durant son utilisation, le moteur peut provoquer de graves brûlures.
- Ce moteur a été conçu spécifiquement pour un modèle réduit de voiture, ne le faites JAMAIS fonctionner dans d'autres conditions d'utilisation.
- Veillez à ce que le moteur soit monté correctement sur le châssis de votre voiture radiocommandée.

## 1 Introduction

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce moteur Team Associated. Ce guide contient des instructions concernant l'utilisation et l'entretien du moteur. Veuillez lire ce mode d'emploi en totalité de façon à tirer les meilleures performances et une fiabilité maximum de votre nouveau moteur. Veuillez prêter une attention toute particulière aux instructions de rodage décrites dans ce mode d'emploi. Le moteur doit impérativement être rodé de façon à obtenir les meilleures performances. Suivez précisément les indications qui vont vous être données.

**Matériel nécessaire**
Chauffe bougie
Carburant pour modèle réduit de voiture
Pipette à carburant
Tournevis phillips
Tournevis plat
Bougies
Huile de protection de filtre
Clef à bougie

**Chauffe bougie**
Il est alimenté soit par accu, soit par le biais de votre power-panel et sert à augmenter la température de la bougie de façon à ce que le moteur démarre. Une fois le moteur démarré, le chauffe bougie peut être retiré.

**Carburant pour modèle réduit de voiture**
Un carburant de qualité est primordial pour la longévité de votre moteur. Un carburant inadapté peut être la cause de démarrages difficiles, de performances moindres, voire de casse moteur.
Nous vous recommandons l'utilisation du carburant Technofuel spécial voitures (ref : 530.110, 530.210, 530.510 ou 530.116, 530.216, 530.516)

*IMPORTANT : N'UTILISEZ JAMAIS de carburant avion ou hélicoptère. Ces carburants ne contiennent pas les même taux d'huile et de nitrométhane que le carburant réservé aux voitures.*

**Pipette à carburant**
Afin de faciliter le remplissage de votre réservoir, utilisez une pipette de remplissage munie d'un bouchon.

**Bougies**
Nous vous recommandons l'utilisation de bougies SPM VEGA n°6 (ref : 308).

## 2 Réglage du carburateur et démarrage du moteur

***Avant de démarrer le moteur***
Le premier démarrage est un moment critique. Il détermine les performances futures de votre moteur.

**Etape 1 Protection du filtre.**
Le filtre à air est essentiel pour maintenir toutes les particules ou poussières à l'extérieur du moteur. Il doit subir un traitement avant son installation sur le moteur. Nous vous recommandons d'utiliser l'huile de protection Associated (ref : ...). Procédez comme indiqué sur la photo ci-contre. Placer de l'huile sur le filtre, mettez le filtre dans un sac plastique et faites le rouler à l'intérieur du sac jusqu'à ce qu'il soit saturé mais pas imbibé. Ne faites JAMAIS fonctionner votre moteur sans filtre à air.

**Etape 2 Réglage de richesse.**
La vis de réglage de richesse permet de contrôler la quantité de carburant entrant dans le moteur. Tournez cette vis dans le sens horaire jusqu'à ce qu'elle arrive en butée. Ne serrez pas trop fortement. Faites tourner cette vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 2 tours _.

**Etape 3 Réglage de reprise.**
Cette vis règle la quantité de carburant entrant dans le moteur à faible vitesse. La vis de réglage de reprise est située à l'extrémité du carburateur à l'intérieur du palonnier d'accélérateur. Elle permet de régler le ralenti et l'accélération. Tournez cette vis dans le sens horaire jusqu'à ce qu'elle arrive en butée. Ne serrez pas trop fortement. Faites tourner cette vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 6 tours _.

**Etape 4 Réglage du ralenti.**
La vis de ralenti règle l'ouverture du boisseau pour contrôler le ralenti. L'ouverture du boisseau au ralenti doit être telle qu'indiquée sur la photo ci-contre. Tournez la vis jusqu'à ce que le boisseau soit ouvert de 5mm. La vitesse du ralenti pourra être réajustée lorsque le moteur sera chaud.

**Etape 5 Remplissage du réservoir.**
Appuyez sur la pipette de remplissage pour en expulser l'air, plongez le tube dans votre bidon de carburant, et remplissez légèrement la pipette. Ouvrez le bouchon du réservoir de votre voiture radiocommandée, et remplissez le réservoir en prenant garde de ne pas le faire déborder ce qui pourrait projeter du carburant sur l'équipement radiocommandé. Veillez à ce que le bidon de carburant et la pipette soient toujours fermés lorsque vous ne les utilisez pas.

***Comment démarrer le moteur***
**Etape 1**
Pour arrêter le moteur, pincez la durite d'alimentation du carburateur lorsque le moteur est au ralenti. Ne placez JAMAIS l'un de vos doigts sur la sortie d'échappement.

**Etape 2**
Allumez votre émetteur et placez un chauffe bougie sur la bougie.

**Etape 3**
Faites démarrer le moteur à l'aide du démarreur ProStart Team Associated (ref : AE2430)

Pour les moteurs équipés d'un lanceur, respectez les indications suivantes :
Ne tirez pas la totalité de la ficelle du lanceur, vous pourriez endommager le lanceur, et la ficelle pourrait ne plus se rétracter. De rapides et petites tractions sont la meilleure technique pour démarrer un moteur équipé d'un lanceur. N'étendez JAMAIS la ficelle du lanceur au-delà de 305mm.
Ne relâchez pas brusquement la poignée. Faites en sorte en retenant la poignée, que la ficelle se rétracte lentement. La ficelle ne s'enroulera pas autour du moteur ou d'un des éléments de la voiture. Vous éviterez ainsi tout dommage à votre lanceur. Evitez les projections de carburant sur le lanceur ou sa ficelle du fait des dommages que le carburant peut provoquer sur ces pièces.
Si le lanceur est très dur à manipuler cela peut être dû à un excédent d'essence à l'intérieur du moteur. Dans ce cas, desserrez la bougie et tentez de démarrer le moteur. Lorsque le moteur démarre, resserrez la bougie à l'aide du chauffe bougie.

Pour les moteurs équipés du système ProStart, faites glisser l'embout de démarrage par l'arrière de votre RC8, jusqu'à l'embout hexagonal situé sur le bouchon de carter. Appuyez sur la gâchette du démarreur afin de lancer le moteur.

Si le moteur ne démarre pas, il peut y avoir un problème au niveau de la bougie, du chauffe bougie, ou le moteur peut être noyé. Référez-vous dans ce cas au guide de dépannage (Page 3).

**Page 2**

## 3 Rodage du moteur

***Veillez à respecter les indications suivantes***
La clef du rodage d'un moteur est la patience. Durant le rodage, votre moteur pourra vous sembler avoir des problèmes de fonctionnement tels que calages, faibles performances, encrassement des bougies etc. Ces problèmes sont courants lors du rodage d'un moteur et ne doivent pas vous décourager. Continuer à faire tourner votre moteur en accélérant et en ralentissant doucement. Des coups d'accélérateur ou de frein brutaux sur le moteur peuvent le faire caler.
Durant le rodage, utiliser la même carburant que celui que vous envisagez d'utiliser par la suite. Le niveau de performances de votre moteur sera limité par la « richesse » du mélange que vous allez utiliser durant le rodage. Une fois le moteur parfaitement rodé, vous pourrez « appauvrir » votre carburant, ce qui augmentera la vitesse et l'accélération. Des dépôts qui sont dus à la richesse du carburant peuvent apparaître sur les bougies lors du rodage. Vous serez sans doute amené à changer les bougies pendant et après le rodage.

***Bien comprendre la terminologie « Riche » et « Pauvre »***
Votre carburateur dispose d'une vis permettant de régler les quantités d'air et de carburant arrivant au moteur. Un mélange air/carburant trop « riche » signifie qu'il y a trop de carburant et un mélange trop « pauvre » signifie qu'il n'y a pas assez de carburant par rapport à la quantité d'air.
Lorsque le mélange est trop riche, les performances sont ralenties (un des symptômes est la présence d'une fumée excessive à la sortie d'échappement). Il y a également un grand risque d'encrassement de la bougie.
Lorsque le mélange est trop pauvre, il n'y a pas assez de carburant pour refroidir et lubrifier les composants internes du moteur, ce qui peut engendrer des dommages sur les pièces internes du moteur, et sur la bougie.

Tournez la vis de réglage de la richesse dans le sens horaire pour appauvrir le mélange. Tournez cette même vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre si vous souhaitez enrichir le mélange.

**Attention :** Si, alors que vous pilotez votre voiture radiocommandée, le moteur cale à cause d'une surchauffe, il peut déjà avoir été victime de graves dommages. La surchauffe peut survenir dans les conditions suivantes :
. Le mélange air/carburant est trop pauvre.
. Fuite d'air au niveau du carburateur.
. Pas de filtre à air.
. Perte de pressurisation (durite débranchée au niveau du pot d'échappement)
. Taux trop élevé de nitrométhane dans le carburant.
. Taux incorrect d'huile dans le carburant.
. Piètre qualité du carburant.
. Carburant contenant des impuretés.
. Trop de charges sur le moteur.
La durée de vie de votre moteur sera fortement diminuée si une (ou plusieurs) des conditions ci-dessus sont rencontrées.

Pendant l'utilisation des quatre premiers pleins de carburant, surveillez avec précaution tous les signes de surchauffe moteur, décelables par la présence de vapeur ou de fumée sur les surfaces du moteur, un brusque ralentissement, des bruits de claquement lors du freinage, ou un ralenti trop faible amenant à un calage moteur.

***Test de surchauffe :***
Il est très important de vérifier la température de la culasse durant l'utilisation du moteur. La meilleure méthode consiste à utiliser une sonde de température. Du fait du grand nombre de modèles de sondes existants la lecture des résultats peut varier, retenez que la température de la culasse doit être comprise entre 220 et 260 degrés.
Si vous n'avez pas de sonde de température à votre disposition, vous pouvez tester la température de la culasse à l'aide d'une goutte d'eau. Si vous placez une goutte d'eau sur la culasse et qu'elle s'évapore immédiatement, arrêtez votre moteur. Si la goutte d'eau met 3 à 5 secondes à bouillir et s'évaporer, votre moteur tourne à une température normale.

***Les deux premiers pleins de carburant***
**Etape 1**
Vous avez déjà dû régler lors du chapitre 2 étape 3 la vis de richesse et lors de l'étape 4 la vis de reprise. Cependant, durant le rodage, le moteur doit être réglé plus riche que les valeurs qui vous ont été indiquées lors de ces deux étapes.
Tournez la vis de richesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur _ de tour.

**Etape 2**
Démarrez le moteur. Appuyez ensuite légèrement sur ma manette des gaz, puis relâchez-la afin de faire chauffer le moteur. Si le moteur continue à caler lorsque vous accélérez, enrichissez le mélange air/carburant en tournant la vis de richesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 1/8e de tour.
Réglez le ralenti moteur le plus haut possible sans pour autant que la voiture n'avance. Si nécessaire ajustez la vis de ralenti comme expliqué précédemment dans le chapitre 2 étape 5.

**Etape 3**
Le réglage standard de la vis de richesse peut varier très légèrement d'un moteur à l'autre. Pour savoir si votre moteur est réglé correctement, il doit lorsqu'il est chaud se comporter de la façon suivante :
Le moteur doit monter lentement en régime depuis son ralenti, et peut éventuellement caler si l'on accélère brusquement.
Une légère fumée bleutée doit sortir du pot d'échappement.
Le moteur ne doit pas être réglé à la pointe durant le rodage. Lorsqu'un moteur est réglé à la pointe, la vitesse

de la voiture et le régime moteur augmentent rapidement et considérablement donnant l'impression que le moteur dispose d'un second rapport. La quantité de fumée émise doit diminuer. Un réglage à la pointe est recherché lorsque le moteur est totalement rodé.
Lorsque le moteur atteint sa température d'utilisation normale, son régime et ses performances augmentent. Cela se produit car le mélange s'appauvri lorsque la température augmente. Vous devez alors enrichir le mélange en tournant la vis de richesse d'1/16e de tour ou plus, pour que le moteur continue à fonctionner comme décrit précédemment.

**Etape 4**
Après avoir utilisé le premier plein, laissez refroidir le moteur durant 8 à 10 minutes avant de le faire redémarrer pour le second plein. Après avoir vidé un second réservoir, laissez à nouveau refroidir le moteur.

***Troisième et quatrième plein***
**Etape 5**
Tournez la vis de richesse dans le sens horaire (appauvrir) sur 1/8e de tour et faites tourner le moteur en vidant le troisième et quatrième plein. Cela finalise la procédure de rodage.

## 4 Réglage des performances de votre moteur

***Réglage du moteur pour de performances maximales***
Les pièces internes du moteur finiront d'être rodées pendant le cinquième et sixième plein. Vous pourrez alors ajuster le mélange air/carburant pour maximiser les performances de votre moteur en fonction de votre pilotage.
Plus vous appauvrirez le mélange, plus le moteur vous semblera monter en régime. Toutefois, si le mélange est trop pauvre, votre moteur risque de caler même à haut régime. Vous risquez de le faire surchauffer. Cela est dû au fait que le carburant contient un lubrifiant qui perd ses propriétés lorsque le mélange est trop pauvre. Vous risquez dans ce cas de casser votre moteur.

*SURVEILLEZ LA TEMPERATURE DU MOTEUR LORSQUE VOUS MODIFIEZ LE MELANGE AIR/CARBURANT. NE LAISSEZ JAMAIS VOTRE MOTEUR SURCHAUFFER.*

Vous devez toujours voir de la fumée sortir de l'échappement. Réglé à la pointe, votre moteur doit avoir un bruit sourd au ralenti, et très aigu à plein régime. Un léger filet de fumée blanchâtre doit sortir de l'échappement. Il est préférable de régler le moteur de façon un peu trop riche plutôt que trop pauvre.
Trouvez un large espace disposant d'une grande ligne droite pour faire évoluer votre modèle à plein régime. Faites rouler votre voiture à plein régime deux ou trois fois, et notez ses performances. Tournez la vis de richesse dans le sens horaire sur 1/8e de tour, puis testez à nouveau les performances de votre modèle. Continuez à tourner petit à petit la vis de richesse jusqu'à ce que vous obteniez la vitesse maximale. Une fois cette vitesse maximale atteinte, tournez la vis de richesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 1/16e de tour. Ceci permet d'obtenir le réglage optimal de votre moteur.
Si le moteur cale à l'accélération, ralenti à pleine vitesse ou si la quantité de fumée à la sortie d'échappement diminue, le réglage du moteur est trop pauvre. Tournez immédiatement la vis de richesse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 1/4 de tour, et faites tourner le moteur pendant une à deux minutes à vitesse réduite avant de continuer le réglage.

***Réglage du moteur pour une reprise optimale***
La reprise influe sur la façon dont le moteur va se comporter à faible et moyenne vitesse. Le fait de tourner la vis de reprise dans le sens horaire va appauvrir le mélange. Comme pour le réglage de richesse, appauvrir le mélange de reprise augmente les performances. A nouveau, si le mélange est trop pauvre, le moteur ne sera pas suffisamment lubrifié à faible régime, et vous risquez une surchauffe moteur.
Procédez de la façon suivante pour déterminer si la reprise est réglée correctement.
Lorsque le moteur est chaud et en fonctionnement, faites le tourner au ralenti pendant 15 secondes. Accélérez rapidement et constatez les performances.
Si le moteur fonctionne par à-coups, accélère par intermittence, et qu'un grand panache de fumée bleutée sort de l'échappement, le réglage est trop riche. Tournez la vis de reprise dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sur 1/8e de tour. Ajustez les réglages par pas de 1/8e de tour. Attendez 15 secondes, puis refaites un test après chaque changement. Ajustez la vis afin d'obtenir la meilleure accélération sans que la voiture cale.



## 5 Entretien et maintenance

***Entretien et maintenance***
Après avoir utilisé votre voiture, videz le réservoir. Faites redémarrer le moteur afin d'éliminer tout le carburant qui pourrait stagner dans le moteur ou les durites d'alimentation.
Vous pouvez utiliser un produit anti-corrosion afin de protéger l'intérieur du moteur. Veillez toutefois à ne pas injecter de produit dans le carburateur ce qui pourrait détériorer les joints présents sur ce dernier.
Lorsque vous nettoyez l'extérieur du moteur, n'utilisez pas d'essence ou autre solvant qui pourrait endommager les durites silicones.

***Nettoyage du filtre à air***
Lorsque le filtre à air commence à s'encrasser, procédez de la façon suivante :
**Etape 1**
Nettoyez la mousse au savon et à l'eau. Une fois la mousse nettoyée, essuyez-la et laissez-la sécher avant d'appliquer l'huile de protection.
**Etape 2**
Placer de l'huile Associated (ref : 7710) sur le filtre, mettez le filtre dans un sac plastique et faites le rouler à l'intérieur du sac jusqu'à ce qu'il soit saturé mais pas imbibé.

## 6 Guide de dépannage

***Problèmes liés à la bougie***
La bougie équipant votre moteur est une pièce détachée de faible coût qui doit être remplacé régulièrement afin de maintenir des performances optimales et un démarrage facile. La plupart des problèmes de démarrage, ou de performance erratique est liée à la bougie.
La bougie doit également être vérifiée lorsque l'accélération et la vitesse de pointe de la voiture diminuent brusquement.
La façon la plus rapide de tester une bougie est de la remplacer par une bougie neuve. Si les problèmes disparaissent, la bougie d'origine en était la cause. Retirez la bougie. Veillez à ce qu'aucune impureté ne se dépose sur la culasse ou à l'intérieur du moteur. N'égarez pas la rondelle de cuivre sur laquelle repose la bougie. Connectez la bougie au chauffe-bougie. Tous les enroulements devraient chauffer à blanc. Il arrive que quelques enroulements ne chauffent pas et que les autres soient orangés. Cela indique une bougie défectueuse ou une alimentation de chauffe-bougie faible. Dans ce cas, rechargez le chauffe-bougie, ou remplacez la bougie.

***Moteur noyé***
Il peut arriver que votre moteur reçoive plus de mélange que nécessaire. Les principaux symptômes d'un moteur noyé sont des difficultés à démarrer et des bruits assourdis provenant de l'échappement. Dans ce cas, retirez

la bougie et dirigez la culasse du moteur vers le bas pour retirer l'excédent de carburant. Replacez le véhicule à plat et réinstallez la bougie. Le moteur devrait maintenant redémarrer normalement.

***Carburant***

Le carburant est la variable la plus importante que vous devrez surveiller lors de l'utilisation du moteur. La marque de carburant, la température ambiante et l'humidité sont autant de paramètres qui influent sur le mélange air/carburant. Votre moteur peut très bien fonctionner correctement une journée et avoir de moindres performances le lendemain en fonction des conditions météorologiques. Faites en sorte d'ajuster vos réglages.

***Problèmes de refroidissement***

Une surchauffe moteur survient la plupart du temps lorsque la carburation est trop pauvre ou lorsque la circulation de l'air autour de la culasse est bloquée. Si la carburation est trop pauvre, augmentez-la simplement. La carrosserie doit disposer d'ouvertures afin de permettre à l'air de circuler autour de la culasse. Sur la plupart des carrosseries, la solution idéale consiste à découper une partie du pare-brise et de la vitre arrière pour obtenir une ventilation supplémentaire.

| Tableau de dépannage | | |
|---|---|---|
| Description | Problème | Solution |
| Le moteur ne démarre pas | Plus de carburant | Remplissez le réservoir |
| | Mauvais carburant ou carburant contenant des impuretés | Remplacez le carburant |
| | Chauffe bougie non chargé | Chargez le chauffe bougie |
| | Bougie défectueuse | Remplacez la bougie |
| | Moteur noyé | Référez vous à la section moteur noyé ci-dessus |
| | Surchauffe moteur | Laissez le moteur refroidir, enrichissez la carburation, vérifiez le refroidissement |
| | Carburateur mal ajusté | Vérifiez le positionnement du carburateur |
| | Pot d'échappement bouché | Nettoyez le pot d'échappement |
| | Filtre à air bouché | Nettoyez le filtre à air |
| Le lanceur ne fonctionne pas | Le moteur est noyé | Enlevez l'excédent de carburant |
| | La ficelle de lanceur est bloquée | Réparez le lanceur |
| | Le moteur a serré | Evaluez les dommages engendrés |
| Le moteur démarre et cale | Le ralenti est trop faible | Augmentez la vitesse du ralenti |
| | Présence de bulles d'air dans la durite d'alimentation | Décelez la présence de fuites dans la durite |
| | La bougie est encrassée | Remplacez la bougie |
| | Le moteur surchauffe | Laissez le moteur refroidir, enrichissez la carburation, vérifiez la circulation d'air |
| | Pressurisation du réservoir insuffisante | Remplacez la durite de pressurisation |
| | Pas de pressurisation du réservoir | Vérifiez les durites de pressurisation et de sortie du carburant fixées sur le réservoir |
| Moteur lent / Performances diminuées | Le réglage de richesse est trop fort | Diminuez ce réglage |
| | Jeu au niveau de la bougie | Vérifiez la rondelle de cuivre au niveau de la lueur |
| | Mauvais carburant ou carburant contenant des impuretés | Remplacez le carburant |
| | Carburateur sale ou bouché | Nettoyez le carburateur |
| | Surchauffe moteur | Laissez le moteur refroidir, enrichissez la carburation, vérifiez le refroidissement |
| | Rapport trop long | Utilisez un rapport de transmission plus court |
| | L'embrayage patine | Remplacez les masselottes d'embrayage |
| | Transmission bridée | Remplacez la transmission |
| Le moteur surchauffe | Le réglage de richesse est trop faible | Augmentez ce réglage |
| | L'arrivée d'air est bloquée | Veillez à ce qu'une circulation d'air se fasse au niveau de la culasse |
| | Taux de nitrométhane trop important dans le carburant | Utilisez un carburant adapté |
| | Moteur en surcharge | Remplacez la transmission |
| | Réglage de reprise trop faible | Augmentez le réglage de reprise |
| Le moteur tourne de façon saccadée | Réglage de richesse trop faible | Augmentez le réglage de richesse |
| | Réglage de reprise trop important | Diminuez le réglage de reprise |
| | Le moteur surchauffe | Arrêtez le moteur et recherchez la cause de la surchauffe |
| | Des bulles d'air sont présentes dans la durite d'alimentation | Décelez la présence de fuites dans la durite |
| | La bougie est encrassée | Remplacez la bougie |
| Le moteur cale instantanément lorsque l'on passe brusquement du ralenti à pleins gaz | La bougie est encrassée | Remplacez la bougie |
| | Réglage de reprise trop faible | Augmentez le réglage de reprise |
| | Réglage de richesse trop important | Diminuez le réglage de richesse |
| Le moteur cale dans les virages | Le niveau de carburant est faible | Faites le plein de carburant |
| | La vitesse de ralenti est trop faible | Augmentez la vitesse de ralenti |



## 7 Pièces détachées Associated

***Ensemble moteur 4.60 / .28***

| Pièce n° | Description |
|---|---|
| 25354 | Moteur 4.60 complet |
| 25352 | Moteur .28 complet |

***Accessoires***

| Pièce n° | Description |
|---|---|
| 1738 | Chauffe bougie Factory Team bleu |
| 25077 | Ensemble filtre à air |
| 25078 | Mousses du filtre à air |
| 3719 | Colliers nylon |
| 7709 | Colliers nylon |
| 7710 | Huile de protection |
| 25262 | Démarreur Pro Start |
| 25261 | Embout hexagonal de démarrage |

***Pièces spécifiques Moteur 4.60***

| Pièce n° | Moteur | Description |
|---|---|---|
| 25329 | AE4.60 | Roue libre de lanceur |
| 25330 | AE4.60 | Roue libre de lanceur |
| 25331 | AE4.60 | Poignée de lanceur |
| 25333 | AE4.60 | Axe de lanceur |
| 25335 | AE4.60 | Ressort de rappel de lanceur |
| 25339 | AE4.60 | Ficelle de lanceur |
| 25341 | AE4.60 | Roue de lanceur |
| 25343 | AE4.60 | Capot de roue de lanceur |
| 25349 | AE4.60 | Lanceur |
| 25353 | AE4.60 | Noix de lanceur 6 pans |
| 25360 | AE4.60 | Culasse |
| 25361 | AE4.60 | Joint de culasse |
| 25365 | AE4.60 | Bouchon de carter |
| 25366 | AE4.60 | Lanceur compet |
| 25367 | AE4.60 | Bouchon de lanceur |
| 25368 | AE4.60 | Joint d'échappement (x3) |

***Pièces spécifiques Moteur .28***

| Pièce n° | Moteur | Description |
|---|---|---|
| 25375 | AE.28 Pro | Bouchon de carter |
| 25376 | AE.28 Pro | Joint de culasse |
| 25377 | AE.28 Pro | Culasse |
| 25371 | AE.28 | Roue libre de lanceur |
| 25380 | AE.28 | Axe de lanceur |
| 25386 | AE.28 | Bouchon de lanceur |
| 89139 | AE.28 | Ensemble filtre à air RC8 |
| 19141 | AE.28 | Eléments filtre à air RC8 |

***Pièces communes aux moteurs 4.60 et .28***

| Pièce n° | Moteur | Description |
|---|---|---|
| 308 | | Bougie VEGA SPM n°6 |
| 25077 | AE4.60 | Ensemble filtre à air |
| 25309 | AE4.60 | Circlip |
| 25325 | AE4.60 | Roulement avant |
| 25326 | AE4.60 | Roulement arrière |
| 25327 | AE4.60 | Visserie |
| 25355 | AE4.60 | Vilebrequin |
| 25356 | AE4.60 | Carter |
| 25357 | AE4.60 | Bielle |
| 25358 | AE4.60 | Axe de piston |
| 25359 | AE4.60 | Chemise et piston |
| 25362 | AE4.60 | Joint de culasse |
| 25363 | AE4.60 | Clavette de carburateur |

***Pièces de carburateurs pour les moteurs 4.60 et .28***

| Pièce n° | Moteur | Description |
|---|---|---|
| 25318 | 4.60/.28 | Boisseau complet de carburateur |
| 25319 | 4.60/.28 | Vis de boisseau |
| 25388 | 4.60 | Ressort de rappel |
| 25389 | .28 | Carburateur |
| 25393 | 4.60 | Corps de carburateur |
| 35452 | 4.60 | Boisseau de carburateur |
| 25453 | 4.60 | Vis de réglage de reprise |
| 25454 | .28 | Jeu de joints |
| 25455 | .28 | Vis de réglage de ralenti |

## NOTES

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEEE (No.M823)